

L'action et les apports de la Commission centrale pour la navigation du Rhin

- **Un centre d'expertise scientifique et technique. Des enjeux de concurrence économique**

**La Compagnie du chemin de fer du Nord et la Commission centrale pour la navigation du Rhin, une impossible complémentarité (1919-1926) ?
Béatrice TOUCHELAY - Université de Lille 3**

Au lendemain de la Grande Guerre, et plus précisément après le Traité de Versailles alors que la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est en cours de réorganisation, la Compagnie du chemin de fer du Nord et d'autres grandes compagnies ferroviaires européennes cherchent à s'imposer comme des partenaires économiques essentiels à la reconstruction et à assurer leur emprise sur la réglementation de la navigation fluviale. La montée en puissance du transport automobile accentue l'intensité de la concurrence entre les canaux et le rail, qui s'accélère avec la reconstruction puis avec la crise de 1921 et durant la très forte croissance économique française de 1924 à 1929-1930 (les taux de croissance moyens de la production industrielle dépassant alors les 5% par an). La question des réparations allemandes, du statut de la Sarre et la Ruhr renforce les convoitises sur le Rhin. Les puissantes compagnies ferroviaires françaises mais aussi l'ensemble des intérêts économiques et industriels, les représentants de l'industrie lourde en particulier, voient d'un très bon œil l'Allemagne affaiblie par les clauses du Traité de Versailles et par les réparations et cherchent à en tirer profit. Les brevets et équipements Allemands confisqués sont l'objet de toutes les envies. Dans ce contexte, mais aussi du fait des bouleversements imposés par le Traité de Versailles et du démantèlement de la batellerie allemande, les ambitions internationalistes et égalitaristes de la CCNR, sa gouvernance en partie supranationale et la coopération transfrontalière qu'elle cherche à impulser ne correspondent pas aux attentes des gouvernements limitrophes pressés par les industriels d'écraser la puissance économique allemande. Veiller à la liberté de navigation sur le Rhin et à la non-discrimination entre pavillons, développer l'aménagement du fleuve et améliorer sa navigabilité, ses objectifs fondateurs, ne constituent plus des priorités pour des intérêts privés qui cherchent à remplacer durablement les cartels et les sociétés allemandes. La rive gauche du Rhin et sa partie alsacienne entre Strasbourg et la frontière Nord (voir cartes sur le *power point* : le Rhin. Strasbourg et son arrière pays¹, carte du Rhin² et carte du réseau de la Compagnie du chemin de fer du Nord³) sont particulièrement convoitées. Fusible des rapports de force internationaux, la CCNR subit ainsi de plein fouet les conséquences de la première Guerre Mondiale. La France y est réintégrée, position perdue après le traité de Francfort de 1871. Conformément au Traité de Versailles, le siège de l'institution est transféré de Mannheim à Strasbourg en 1920. La Belgique, le royaume d'Italie et le Royaume-Uni, ainsi que la Suisse adhèrent à la Commission tandis que l'Allemagne siège pour la première fois en tant qu'entité nationale avec la république de Weimar. La réorganisation de la Commission prescrite par l'article 354 du traité de Versailles ne met pas en cause ses missions originelles visant à assurer la prospérité et la sécurité de la navigation sur le

¹ <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b102233989.r=Commission+centrale+pour+la+navigation.langFR>

² http://fr.wikipedia.org/wiki/Commission_centrale_pour_la_navigation_du_Rhin#/media/File:Rhein-Karte.png

³

http://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_chemin_de_fer_du_Nord#/media/File:Réseau_de_la_Cie_du_Nord_-_Chaix_1914.JPG

Rhin⁴. La révision de la convention de Mannheim (1868) prend dix huit ans et ses résultats ne seront pas appliqués puisque l'Italie se retire en 1935 suivie par l'Allemagne en 1936. Sans attendre cette réorganisation, la Commission joue un rôle contra cyclique non négligeable comme en attestent le protocole des séances tenues en 1931, 1932, 1934 et 1935 et disponible sur Gallica⁵. En 1934 par exemple⁶, elle se préoccupe de la concurrence entre les chemins de fer et la navigation rhénane⁷ et favorise le réajustement et l'harmonisation des tarifs du fret entre les États riverains⁸. La Commission fait alors pression « pour que certains tarifs de chemin de fer soient modifiés afin d'éviter une nouvelle aggravation de la crise de la navigation rhénane »⁹.

La CCNR vue du Nord

Chaussant des lunettes de représentants des intérêts économiques de la France du Nord, cette communication vise à préciser l'image de la CCNR et à analyser son impact sur un territoire extérieur à l'axe rhénan mais que la position transfrontalière et la façade maritime lie à l'axe rhénan pour le transport du charbon et des minerais Allemands acquis au titre des réparations. Elle vise aussi à s'interroger sur la réalité de la concurrence entre le rail et l'eau dans une des régions industrielles les plus meurtries par la Grande guerre et qui retrouve son dynamisme au cours de la Reconstruction. La Compagnie du chemin de fer du Nord, qui est l'une des plus importantes compagnies ferroviaires de l'époque, paraît toute indiquée pour mener cette étude. Créé par le banquier James de Rothschild et ses associés en 1845 pour exploiter la concession par l'État des lignes de Paris à la frontière belge (par Lille et Valenciennes), disposant d'embranchements annexes, elle se développe rapidement et influence fortement la politique des transports de la Troisième République jusqu'à la création de la SNCF en 1937. La présence de lignes en Belgique, les relations entretenues avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est et avec les grandes sociétés industrielles du Nord, l'importance de la liaison avec le port d'Anvers et celle du transport du charbon de la Sarre vers Dunkerque en font un partenaire naturel de la CCNR après la première Guerre Mondiale. La Compagnie du chemin de fer du Nord, et plus largement l'ensemble des intérêts économiques nordistes, sont directement concernés par la gestion du Rhin et par son avenir. Les positions de armateurs relayées par le puissant syndicat national étudié par Christian Borde, celles des compagnies houillères, des sociétés de travaux publics et des banquiers nordistes, dont les fonds sont conservés aux Archives nationales du monde du travail (ANMT) à Roubaix restent à mobiliser pour compléter l'enquête qui en l'état, ouvre d'avantage de pistes de recherches qu'elle ne fournit de réponses. Le volume des archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord et les perspectives offertes par la bibliographie proposée par Gersende Piernas, chargée d'étude documentaires aux ANMT, dans sa présentation des sources consacrées aux ports et fleuves dans l'Europe du nord-ouest laissent penser que les relations entre la Compagnie du chemin de fer du Nord et les transports fluviaux, y compris de l'axe rhénan étaient abondamment documentées¹⁰.

⁴ R. Doerflinger, « La CCNR 170 ans d'évolution du statut international du Rhin », 15 mai 1987.

http://www.ccr-zkr.org/files/histoireCCNR/07_ccnr-170-ans-evolution-statut-international-du-rhin.pdf

⁵ Gallica BNF. Protocole des séances Commission centrale pour la navigation du Rhin, 1934/04 (session1)

<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb442458598/date.r=Commission+centrale+pour+la+navigation.langFR>

⁶ Gallica BNF, <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5448141t.r=chemin+de+fer.langFR>

⁷ *idem*, « Il est bien évident que si les tarifs de chemins de fer ne remontent pas parallèlement à l'augmentation des frets due au déjaugage, un certain nombre de marchandises passeront aux chemins de fer et la navigation rhénane, loin de tirer aucun bénéfice du déjaugage, aura perdu des recettes qui lui font actuellement défaut », p. 95.

⁸ *idem*, « Sous le bénéfice d'une réserve générale, faite en corrélation avec la question du réajustement des tarifs de chemins de fer, un accord a pu être réalisé au mois de novembre entre tous les États représentés à la Commission à l'exception de l'Allemagne, dont les représentants ont fait connaître ultérieurement le point de vue. », p. 87

⁹ *idem*, p. 98

¹⁰ Gersende Piernas, « Orientations bibliographiques : ports et fleuves dans l'Europe du nord-ouest », in Jean-François Eck, Pierre Tilly, Béatrice Touchelay (ed.), *Espaces portuaires, l'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures*, Villeneuve d'Ascq, éditions du Septentrion 2015, p. 204-234.

L'examen des archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord conservées aux ANMT, celui des archives de la Chambre de commerce de Lille et les fonds du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, conservés aux Archives départementales (AD) du Nord (Lille) complété par la littérature mobilisée sur Gallica, vise à éclairer l'histoire du CCNR pendant l'entre-deux guerres, en prenant un point de vue extérieur à la région rhénane et en mobilisant d'autres archives que celles qui lui sont propres¹¹.

Contrairement aux attentes, la recherche s'est révélée décevante et, après avoir présenté ses résultats, il conviendra d'expliquer pourquoi entre les deux guerres la CCNR suscite aussi peu d'écho auprès des milieux ferroviaires et industriels du Nord de la France, lorsqu'ils s'intéressent à l'axe rhénan¹².

Le corpus de sources mobilisé montre comment les intérêts économiques du Nord s'emparent, ou ne s'emparent pas, de la question de la navigation fluviale sur le Rhin. Un premier corpus provient de la Chambre de commerce de Lille dont les archives conservent les comptes rendus des séances de l'Office national de la navigation réorganisé par le décret du 29 décembre 1920 et qui sont transmis par Paul Stahl, président de la Chambre de commerce de Lille, membre du comité directeur de l'Office des transports du Nord depuis novembre 1922 et membre du comité consultatif de la navigation intérieure depuis sa création en septembre 1912¹³.

Les positions de la Chambre de commerce de Lille

Ces comptes rendus n'évoquent jamais le CCNR¹⁴. Ils s'intéressent à la question des réparations allemandes, que détaillent davantage les archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord¹⁵ (voir *Supra*), et à la crise des transports de 1919 à 1924¹⁶. Ils présentent aussi, mais sans la commenter, l'enquête sur la Compagnie de navigation du Rhin prescrite par la Société des Nations (SDN) en 1925-1926, enquête longuement décrite par la Compagnie du chemin de fer du Nord¹⁷. Cette évocation confirme seulement les positions défensives de la batellerie française dont la Chambre de commerce se fait la porte parole¹⁸. Seul le compte rendu de la séance du conseil d'administration de l'Office national du 3 juillet 1925 fait une allusion directe à la navigation sur le Rhin. On se félicite alors.

« Il est rendu compte de la tournée effectuée du 13 au 16 juin sur le Rhin de Strasbourg à Rotterdam. Les membres du conseil ont été heureux de constater l'ampleur prise par la

¹¹ Archives départementales du Nord (ADN) 141 J. Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, service général 141 J 202 à 270 et 141 J 268 Affaires diverses.

¹² Les archives de la Chambre de commerce de Lille sont presque muettes sur le sujet, celles de la Compagnie du chemin de fer du Nord qui ont été examinées pour la période 1921-1935 sont un peu plus bavardes mais bien des dossiers sont redondants.

¹³ ADN Chambre de commerce de Lille 76J b 112. Office national de la navigation comité consultatif de la navigation intérieure créé le 23 septembre 1912 par décret

¹⁴ ADN Chambre de commerce de Lille 76J b 81. Office national de la navigation. Séances du conseil. Comptes rendus. Séance du 7 novembre 1924. Navigation du Rhin. Comptes de gérance de la société d'études qui au 1^{er} juillet 1924 a passé la main à la Compagnie générale pour la navigation du Rhin ;

Séance 5 septembre 1924. La Compagnie compte 28 administrateurs dont 10 représentants de l'Etat sous la présidence du président de la Chambre de commerce de Strasbourg. Elle accorde une aide exceptionnelle à la revue *La navigation du Rhin*.

¹⁵ ADN Chambre de commerce de Lille 76J b 81 52 2 a. Office national de la navigation Cessions de 317 péniches par l'Allemagne au titre des réparations, il en reste 350 à recevoir.

¹⁶ ADN Chambre de commerce de Lille 76J b 84. Union des offices de transports et crise des transports.

¹⁷ ADN Chambre de commerce de Lille 76J b 112 d52. Enquête sur la Compagnie de navigation du Rhin.

¹⁸ Archives départementales du Nord (Lille) - ADN141 J. Service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais service général 141 J 268. Affaires diverses réglementation concernant l'ensemble du service (1852-1922) ; Concurrence étrangère études de la commission interministérielle pour la protection de la batellerie française 1930-1931.

navigation sous pavillon français et l'importance des installations françaises notamment à Druisbourg et Rotterdam »¹⁹.

La Chambre de commerce de Lille n'est donc pas très loquace sur le sujet. Les archives de la Compagnie du chemin de fer du Nord sont plus étoffées mais sans atténuer l'impression d'un faible intérêt pour la navigation fluviale sur le Rhin.

Dans les fonds de la Compagnie du chemin de fer du Nord, l'axe rhénan et la navigation sur le Rhin sont évoqués ponctuellement.

Les positions de la Compagnie du chemin de fer du Nord

La Commission centrale pour la navigation du Rhin ne l'est qu'une seule fois à travers une coupure du quotidien national *Le matin* du 26 décembre 1924 qui présente sa session de travail. La Commission vient de « terminer ses travaux après avoir consacré la plus grande partie de ses séances à la révision de la convention de Mannheim (...) ». Elle a « arrêté les textes relatifs au maintien des tribunaux nationaux de navigation et de sa juridiction en tant que tribunal d'appel pour les affaires de la navigation du Rhin »²⁰. L'article ne suscite aucun commentaire mais sa présence atteste d'un intérêt certain. Cet article se trouve dans un dossier entièrement consacré à la concurrence entre le rail et les canaux qui préoccupe depuis longtemps la Compagnie. L'argumentation des documents d'archives consultés sur ce point est étoffée.

La concurrence rail-canaux

Cette concurrence n'est pas seulement dénoncée par les acteurs économiques. Elle accompagne l'essor des chemins de fer. En incitant à diminuer les droits de navigation sur le Rhin, la CCNR intervient aux dépens des compagnies de chemins de fer. En 1867 par exemple, un rapport des délibérations du Conseil général du Bas-Rhin décrit son intervention et ses effets:

« La navigation du Rhin était soumise autrefois à des droits assez élevés ; mais depuis quelques années la Commission centrale de navigation siégeant à Mannheim a jugé qu'en présence de la concurrence des chemins de fer et des traités de commerce intervenus entre les divers gouvernements de l'Europe il n'était plus possible de maintenir ces droits excessifs, ainsi que diverses restrictions qui avaient été stipulées à la convention du 31 mars 1831 conclue entre les Etats riverains du Rhin. Elle a décidé, en conséquence, qu'une révision et en même temps une notable réduction des tarifs auraient lieu. Elle a décidé en outre la suppression de divers droits (...) une mesure plus radicale doit être mise à exécution prochainement : c'est la suppression complète de tous les droits de navigation, demandée par la France, la Prusse et la Hollande »²¹.

La CCNR exerce ainsi de fortes pressions sur les compagnies de chemins de fer pour qu'elles limitent leurs prétentions tarifaires et qu'elles s'accordent sur des tarifs communs. Elle obtient de bons résultats puisque les chemins de fer du Nord et de l'Est réduisent leurs tarifs voyageurs dès 1854²². La guerre des tarifs entre le rail et les canaux reste vive. Alfred Picard, membre de l'institut, vice-président du Conseil d'Etat et inspecteur général des Ponts et chaussées lui donne une reconnaissance officielle dans un ouvrage « publié par les soins du ministère des Travaux publics » chez Dunod et Pinat en 1918²³.

¹⁹ ADN Chambre de commerce de Lille 76J b 112 d52. Enquête sur la Compagnie de navigation du Rhin.

²⁰ Archives nationales du monde du travail (ANMT) 202 AQ 760H. H. 24. Concurrence entre le chemin de fer et la navigation fluviale. Documents divers (1921-1936).

²¹ Rapports et délibérations du conseil général du Bas-Rhin, 1867/11 p. 28.
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6158475d/f1.highres>

²² Archives nationales du monde du travail (ANMT) Roubaix (59) 202 AQ 2040. Transports fluviaux. Affiche annonçant la fixation d'un tarif réduit commun pour les voyages circulaires des bords du Rhin entre les chemins de fer du Nord et de l'Est, par arrêté préfectoral, Arras, 5 juillet 1854.

²³ Alfred Picard, *Les chemins de fer aperçu historique. Résultats généraux de l'ouverture des chemins de fer à la concurrence des voies ferrées entre elles et avec la navigation*, Paris, Dunod et Pinat, 1918.

Cette concurrence est systématiquement dénoncée par la Compagnie du chemin de fer du Nord. Chaque changement législatif ou réglementaire offre l'occasion de revenir à la charge²⁴. Ainsi en 1932, le comité de direction des réseaux remet au ministre des Travaux Publics une étude sur l'importance respective des denrées et marchandises introduites à Paris par voie d'eau et par route²⁵. Il s'agit alors de réagir aux prescriptions du décret du 31 mars 1934 qui régleme la navigation intérieure et définit les conditions dans lesquelles les autorisations de services fluviaux régulier doivent être demandées. Un article de ce décret réserve aux permissionnaires le droit d'abaisser leurs prix sans préavis, ni publicité. Les compagnies ferroviaires réagissent très vivement. Elles qualifient cette mesure de déloyale puisqu'elles sont elles-mêmes obligées d'afficher tout changement de tarifs 15 jours avant effet. Les compagnies demandent qu'aucune autorisation de modification de tarif ne soit donnée sans avis du Comité central de coordination des transports par fer et par eau. L'étude dénonce en outre l'accélération de la concurrence résultant du développement des transports routiers²⁶. La multiplication des péniches automotrices et les avantages fiscaux dont elles bénéficient sont particulièrement décriés. La conférence des directeurs de réseaux et le directeur des Chemins de fer de l'Etat, Dautry, s'indignent régulièrement de la concurrence des canaux et des routes auprès du ministre des Travaux Publics. Ce combat est relayé par la presse. Ainsi, dans les colonnes du quotidien patronal *La journée industrielle* du 17 octobre 1931, un article de Richard Bloch intitulé « La situation de la batellerie et celle des chemins de fer » lui vaut les félicitations de la Compagnie du chemin de fer du Nord²⁷. L'activité de lobbying des compagnies ferroviaires est permanente.

L'enquête SDN sur la situation de la navigation fluviale

Le débat est avivé par l'enquête sur la situation de la navigation fluviale, et notamment de la navigation sur le Rhin, commanditée par la SDN en 1925. Confiée à un citoyen américain dénommé Hines, l'enquête aboutit à un rapport dont les conclusions sont très mal reçues par les réseaux français, et en particulier par Compagnie du chemin de fer du Nord²⁸. En janvier 1926, le directeur de l'exploitation du réseau du Nord, Javary, transmet des commentaires incendiaires sur les constatations de Hines au contrôleur général de l'exploitation commerciale Bredeau²⁹. Hines constate en effet « la concurrence créé aux Compagnies de navigation rhénanes par les tarifs institués sur les chemins de fer des Etats riverains, qui selon lui viseraient à accroître les bénéfices des réseaux ». Javary précise qu'il « n'a jamais été envisagé par ces réseaux d'établir des tarifs qui concurrencent les frets extrêmement réduits qui sont offerts par la voie rhénane » et il conclut que ses « assertions ne peuvent pas concerner les réseaux français ». Cette ligne de défense est maintenue puisqu'en 1926 le service de l'exploitation de la Compagnie des chemins de fer du Nord signale au président de la réunion des chefs de services commerciaux :

« Notre réseau depuis sa réorganisation n'a participé à aucun tarif de concurrence de la voie rhénane. Toutes les mesures ont été prises en vue de maintenir certains trafics aux itinéraires empruntant le rail et les ports maritimes français qui n'ont eu pour objet que de concurrencer les

²⁴ ANMT Compagnie du chemin de fer du Nord 202 AQ 760 H. 24. Concurrence entre le chemin de fer et la navigation fluviale. Documents divers. Par exemple, procès-verbal (PV) de la conférence des chefs de l'exploitation de février 1934 qui souligne la concurrence faite aux réseaux par la navigation fluviale.

²⁵ ANMT Compagnie du chemin de fer du Nord 202 AQ 760 H. 24. Concurrence entre le chemin de fer et la navigation fluviale. Importance respective des marchandises introduites à Paris par voie ferrée par eau et par route, 7 septembre 1932.

²⁶ ANMT Compagnie du chemin de fer du Nord 202 AQ 760 H. 24. Conférence des directeurs enregistrée le 6 mars 1933, taxation des bateaux à moteur.

²⁷ ANMT Compagnie du chemin de fer du Nord 202 AQ 760H. H. 26. Coordination rail-eau : PV des réunions des directeurs (1928-1937).

²⁸ ANMT Compagnie du chemin de fer du Nord 202 AQ 1780. Compagnie générale de navigation sur le Rhin (1921-1926). Enquêtes sur la situation de la navigation sur le Rhin prescrite par la SDN (1925-1926).

²⁹ *Idem.* 8 janvier 1926 projet de réponse adressé à Bredeau au sujet des constatations faites par Hines, chargé par la SDN d'une enquête sur la situation actuelle de la navigation sur le Rhin.

voies ferrées étrangères à l'exception de la voie du Rhin. Nous avons au contraire adopté diverses mesures tendant à favoriser les transports par voie rhénane. »

Ainsi, pour la Compagnie du chemin de fer du Nord, s'il y a concurrence déloyale elle provient des chemins de fer des états riverains.

La teneur du rapport Hines, défavorable aux compagnies de chemins de fer, et la vivacité des réactions de la Compagnie des chemins de fer du Nord tiennent aux échecs répétés des tentatives menées depuis la fin de la guerre pour restaurer une collaboration entre les partenaires de l'axe rhénan. L'échec de la participation des grands réseaux à la Compagnie de navigation sur le Rhin constituée à partir de 1921 illustre cette impossibilité à s'accorder³⁰. Même si chacun se félicite que le « pavillon français ait repris sa place sur le Rhin »³¹, ni les Compagnie, ni l'Etat français dont l'accord est nécessaire pour finaliser l'organisation de la Compagnie n'accepte de compromis. L'effacement de la CCNR se fait cruellement sentir. L'incapacité à s'entendre dans un cadre national préjuge mal de la possibilité d'un accord multinational.

La Compagnie générale de navigation sur le Rhin

En 1921, la participation des grands réseaux ferrés à la constitution de la Compagnie générale de navigation sur le Rhin est réclamée. Cette Compagnie est créée pour répartir le matériel de navigation rhénan mis à la disposition de la France par le Traité de Versailles au titre des réparations et de l'article 357. En répartissant ce matériel, la Compagnie doit jouer « un rôle principale dans la navigation française » et constituer « un puissant élément pour lutter contre les concurrences étrangères ». Il lui appartient surtout de mettre un terme à la situation d'avant la guerre lorsqu'aucune « compagnie hollandaise ou belge n'a réussi à acquérir dans les ports allemands les installations à terre nécessaires pour s'installer réellement sur la partie allemande du Rhin ». Le matériel en question se compose de chalands, de remorqueurs, de grues flottantes de différentes puissances et d'installations à terre en très bon état. Les chalands doivent être attribués à différentes sociétés françaises de navigation sur le Rhin qui se sont déjà formées à Paris et à Strasbourg, les remorqueurs, grues flottantes et installations à terre seront attribués à la Compagnie générale de navigation sur le Rhin. Le capital de la Compagnie est réparti entre l'Etat français, pour 4 millions de francs en actions soit un tiers du total, les compagnies françaises de navigation sur le Rhin, pour un autre tiers, et aux « usagers de la voie du Rhin », parmi lesquels les représentants de l'industrie lourde (le Comité des forges) et les compagnies de chemin de fer, pour le dernier tiers. Cette organisation permet à la Compagnie de réunir toutes les collectivités susceptibles de s'intéresser à l'activité de la navigation française sur le Rhin. La contribution de chacun des partenaires donne droit à une représentation au conseil d'administration, les compagnies de chemins de fer devant obtenir trois représentants, un par tranche de 500 000 francs de souscription³². Les débats achoppent sur la nature et le montant de la contribution des compagnies ferroviaires. Dans un premier temps, la Compagnie du Nord accepte de participer au capital de la Compagnie générale à hauteur de 150 000 francs, mais, comme les autres compagnies, elle assortit cet accord à la condition d'imputer cette somme à son compte d'établissement (domaine public), ce qui évite de verser un capital nominal. La Compagnie du Nord renonce ensuite à toute participation précisant qu'elle « n'a pas d'intérêt dans le charbon amené par le Rhin »³³. Le motif de sa décision, qui, comme le déplorent ses administrateurs, prive la Compagnie du chemin de fer du Nord de toute possibilité d'exercer un « droit de regard sur éventuels détournements de trafic »³⁴, tient également, voire surtout, au refus du ministre des

³⁰ ANMT Compagnie du chemin de fer du Nord, 202 AQ 759 H 24. Proposition de participation des grands réseaux à la Compagnie générale de navigation sur le Rhin en formation (1921-1922 et 1924). Note sur la Compagnie générale de navigation, juillet 1921.

³¹ *Idem*. PV de la réunion des directeurs des réseaux de chemin de fer du 23 aout 1921.

³² *Id.* Note sur la Compagnie générale de navigation, juillet 1921.

³³ *Id.* PV de la réunion des directeurs des réseaux de chemin de fer du 23 aout 1921.

³⁴ *Id.* Projet de lettres des administrateurs au ministre des Travaux Publics, 17 novembre 1922.

Travaux Public d'accepter le compromis proposé. En octobre 1922, le ministre demande aux réseaux d'imputer à leur domaine privé toute participation à ladite société. La conférence des directeurs de réseaux de novembre 1922 déplore cette décision et invite chacun des réseaux à faire connaître leur décision au ministre. Un accord est trouvé en juillet 1924. Les réseaux du midi et du Nord renoncent définitivement à toute participation, ceux d'Alsace Lorraine et du Nord-est souscrivent chacun pour 500 000 francs et obtiennent un siège d'administrateur. La participation du Paris-Orléans et du Paris-Lyon-Marseille, respectivement de 200 000 et de 150 000 francs, et l'appoint du Comité des forges (150 000 francs) permet d'obtenir un troisième siège après entente avec les compagnies³⁵.

La perspective de collaboration entre chemins de fer et voies d'eau sur le Rhin est repoussée par le retrait des principales compagnies ferroviaires, dont celle du Nord. Le vide laissé par la CCNR apparaît ainsi au grand jour face aux tensions suscitées par les réparations et à la gourmandise des intérêts particuliers.

Conclusion

Les tensions suscitées par la fin de la guerre et par les réparations ne laissent aucune place aux ambitions de supranationalité prônée par la Commission centrale de la navigation du Rhin et sa volonté de développer la coopération entre les décideurs politiques et les acteurs économiques des pays riverains est mise à l'écart.

Le retrait Italien et allemand de la Commission confirme l'impossibilité de sa reconstitution entre les deux guerres. La Commission disparaît en 1940. Cet échec est largement préparé par les positions des industriels français dont la volonté de revanche et de démanteler la puissance allemande dépasse celle de reconstruire de façon concertée. Cet arbitrage explique que la question rhénane et la CCNR laissent peu de traces dans les archives consultées. L'éloignement géographique du Nord constitue sans doute aussi un argument de poids pour peu se préoccuper de l'Est au moment où il faut tout reconstruire. Les impératifs locaux s'imposent avant de considérer une région avec laquelle les échanges n'étaient pas prioritaires avant la guerre. On peut aussi considérer que la Compagnie du chemin de fer du Nord délègue la question à d'autres compagnies ferroviaires. Le faible attrait pour la question de la navigation rhénane témoigne d'un repli sur le Nord. Il illustre, comme l'écrit Albert Broder dans son introduction à l'histoire économique de la France au XX^e siècle, l'attitude d'un pays qui « n'a pas un moral de vainqueur » à la sortie de la première Guerre Mondiale³⁶. Il témoigne aussi de la frilosité des industriels, de la volonté de dépecer l'Allemagne et de s'emparer de ses richesses, de reconstruire à l'identique qui entraînent une faible capacité d'innovation.

Pour n'avoir pas compris l'intérêt de participer à la refondation d'une instance internationale garante de l'intérêt général et gestionnaire de la navigation sur le Rhin, pour avoir recherché le profit à très court terme et empêché la renaissance d'une institution paritaire de poids, la Compagnie du chemin de fer du Nord comme ses partenaires industriels et ferroviaires français ont failli. Ils n'ont pas vu que le modèle de la CCNR pour la gestion des canaux aurait pu s'appliquer aux chemins de fer, se condamnant à la nationalisation.

³⁵ *Id.* Conférence des directeurs du 15 juillet 1924.

³⁶ Albert Broder, *Histoire économique de la France au XX^e siècle. 1914-1997*, Paris, Ophrys, 1998.